

## Institut belge pour la Sécurité routière asbl

Chaussée de Haecht 1405 - B-1130 Bruxelles  
Téléphone 02/244.15.11 - Téléfax 02/216.43.42  
E-mail : info@bivv.be - Internet : www.bivv.be  
TVA BE 432.570.411



## Commission Fédérale Sécurité Routière (CFSR)

Réunion du 4 décembre 2009,  
Bruxelles, Hôtel Thon, Avenue du Boulevard à Bruxelles

Objet de la réunion :  
projet de simplification du code de la route  
sous la présidence de Martin Van Houtte, administrateur délégué de l'IBSR.

### Rapport

Version remaniée après intégration des remarques écrites des participants dans le premier projet de rapport du 21 janvier 2010. Ce rapport peut donc être considéré comme étant approuvé.

## TABLE DES MATIERES

<b>I. INTRODUCTION GENERALE .....</b>	<b>4</b>
<b>II. AVIS GENERAL DE LA CFSR CONCERNANT L'OBJECTIF, LA METHODOLOGIE ET LA STRUCTURE DU NOUVEAU CODE DE LA ROUTE .....</b>	<b>6</b>
<b>III. AVIS CONCERNANT LES NOUVEAUTES DE FOND ET LES POINTS DELICATS .....</b>	<b>7</b>
1. LES AGENTS QUALIFIES – VOIR LES ART. 18 ET SUIVANTS (COMPARAISON AVEC LES AGENTS QUALIFIES EXISTANTS – NOUVELLES CATEGORIES – INJONCTIONS DES AGENTS QUALIFIES – HIERARCHIE AVEC LES SIGNALEURS : VOIR L'ART. 3) .....	7
2. VEHICULES PRIORITAIRES (“VEHICULES AVEC UNE MISSION PRIORITAIRE” – UTILISATION D'UN GYROPHARE BLEU ET D'UNE SIRENE– REGLES DE PRIORITE – REGLES DE COMPORTEMENT– DISPENSE DE LA CEINTURE DE SECURITE).....	8
3. LES SIGNALEURS (ART. 3) : STATUT – COMPETENCES– FORMATION.....	8
4. VITESSE (ART. 5) .....	9
5. FERMETURE ECLAIR EN CAS DE RETRECISSEMENT DE ROUTE (ART. 7.7) .....	12
6. MOTOCYCLISTES .....	12
7. CONDUITE DANS LES RONDS-POINTS (ART. 9).....	13
8. TELEPHONE PORTABLE (ART. 29) : IL N'EST PLUS QUESTION DE L'OBLIGATION GENERALE DE GARDER LE CONTROLE DE SON VEHICULE (ART. 8.3 ACTUEL DU CODE DE LA ROUTE).....	14
9. AUTOROUTES .....	14
i. <i>Bande d'arrêt d'urgence : utilisation à la demande de la police en cas d'incidents (art. 4.1.8° b)...</i>	14
ii. <i>Utilisation du triangle de danger sur les autoroutes (art. 10.3).....</i>	15
10. L'INTERDICTION DE DEPASSEMENT DES AUTOCARS PAR TEMPS DE PLUIE EST MAINTENUE (ART. 39°)	16
11. L'INTERDICTION GENERALE DE DEPASSEMENT SUR LES ROUTES A 2X2 BANDES EST DEJA SUPPRIMEE DANS LE NOUVEAU CODE DE LA ROUTE (VOIR ART. 39.12.7°) .....	17
12. EN PRINCIPE, LES CYCLISTES SONT TOUJOURS ADMIS DANS LES ZONES PIETONNES (VOIR ART. 6.3.1°A) SAUF SI LE SIGNAL C11 EST UTILISE (ACCES INTERDIT AUX CYCLISTES).....	17
13. TRANSPORTS EN COMMUN .....	18
i. <i>Site franchissable (notamment, art. 25.2): sites réservés aux transports en commun (article 112.5): la distinction entre bandes bus et sites spéciaux franchissables est supprimée. ....</i>	18
ii. <i>Marquage en zigzag (art. 118.9).....</i>	18
14. DISPOSITIONS RELATIVES A L'AGE MINIMUM POUR CONDUIRE (ART. 28) .....	19
15. DISTANCES DE SECURITE (ART. 40) : REGLE DES 2 SECONDES HORS AGGLOMERATION .....	19
16. NOUVELLES REGLES RELATIVES AU STATIONNEMENT DE LONGUE DUREE DES CAMIONS (ART. 45.2) .	19
17. CYCLISTES QUI TOURNENT A DROITE AU FEU ROUGE (PAR UN FEU DE SIGNALISATION) – VOIR L'ART. 75.1.7°	20
18. SIGNALISATION AUTOROUTES – VOIR L'ART. 90.2.....	21
19. NOUVEAU PANNEAU DE SIGNALISATION POUR AVERTIR DE LA PRESENCE DE CHEVAUX .....	21
20. DEFINITION D'UN ABORD D'ECOLE : EST DETERMINE PAR DES SIGNAUX A VALIDITE ZONALE.....	22
21. LES PIETONS DOIVENT CIRCULER A GAUCHE MAIS PEUVENT SE TENIR A DROITE LORSQUE LA SECURITE L'EXIGE – VOIR L'ART. 4.6.2°ET ART 51 – SITUATION POUR LES PIETONS EN GROUPE.....	22
22. ECLAIRAGE DES PIETONS EN GROUPE : PROPOSITION DU GT DE POUVOIR REMPLACER LES FEUX BLANCS, JAUNES OU ROUGES PAR DES VESTES RETROREFLECHISSANTES QUI SONT PORTEES DE MANIERE VISIBLE (ART. 11.2.3°) .....	23
23. SUPPRESSION DU STATIONNEMENT ALTERNE SEMI-MENSUEL .....	23
24. SUPPRESSION DU SIGNAL “PEAGE” : REINTRODUCTION DANS LE TEXTE ET ADAPTATION DE LA LEGENDE .....	24
25. INTRODUCTION DU SIGNAL "ARRET DE BUS" .....	24
26. QUID DE LA SIGNIFICATION DES FEUX DE CIRCULATION (UTILISATION D'UNE CROIX POUR TOURNER A GAUCHE - UTILISATION DE FLECHES DISTINCTES) : ART. 75.1.4° .....	24
27. ZONES AEROPORTUAIRES (ET ZONES PORTUAIRES) – PERMETTRE AUX COMMUNES DE REGLER LA CIRCULATION DANS LES ZONES AEROPORTUAIRES A L'AIDE DE REGLEMENTS COMPLEMENTAIRES ?.....	25
<b>IV. AUTRES REMARQUES PONCTUELLES IMPORTANTES .....</b>	<b>25</b>
<b>V. ENTREE EN VIGUEUR.....</b>	<b>27</b>
<b>VI. ANNEXES : REMARQUES .....</b>	<b>27</b>

## Liste des présences

### Personnes présentes :

Didier	Antoine	SPW
Pierre-Jean	Bertrand	Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
Marc	Broeckeaert	BIVV-IBSR
Eric	Caelen	Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles capitale
Johan	Chiers	Responsable Young Drivers
Werner	De Dobbeleer	BIVV-IBSR
Ria	De Geyter	BIVV-IBSR
Isabelle	De Maegt	FEBETRA
Michel	De Meûter	FEBIAC
Erwin	Debruyne	Association des Villes et Communes flamandes
Cathy	Decoodt	SPF Mobilité et Transports
Bernard	Dehaye	Gracq
Jacques	Dekoster	Ligue des familles
Jurgen	Dhaene	Police fédérale
Yves	Fobelets	SPW
Anne-Marie	Galloy	BIVV-IBSR
Michèle	Guillaume	BIVV-IBSR
Luc	Henau	FFTC Groupe-pilote enseignement
Denis	Hendrichs	SPF Mobilité et Transports
Karel	Hofman	FOD Mobiliteit en Vervoer
Paul	Kenis	Cour d'Appel de Gand
Kristiaan	Popelier	Cabinet du Secrétaire d'État Schouppe
Geert	Popelier	VTB-VAB
Jacques	Quoirin	GOCA
Greta	Remy	Département Mobilité et Travaux publics – Autorité flamande
Erwin	Steegmans	MAG
Karel	Van Coillie	Touring
Martin	Van Houtte	BIVV-IBSR
Koen	Van Wonterghem	Parents d'Enfants Victimes de la Route
Marc	Vansnick	Cabinet du Secrétaire d'État Schouppe
Rudi	Wagelmans	Commission permanente de la police locale

### Excusés :

Bruno Didier	Assuralia
Tom De Schutter	Union des Villes et Communes de Wallonie
Luc Van Ausloos	Collège des Procureurs généraux
Gezinsbond	
Fietsersbond	

## I. INTRODUCTION GENERALE

1. Le président accueille les participants. Il explique l'objectif de cette réunion et la procédure à suivre.

- Objectif de la réunion

Objectif final : élaborer un avis de la CFSR sur le document qui est présenté à cette réunion

- i. Concept, structure
- ii. Concentration sur les adaptations de fond et les points délicats, compte tenu des amendements déjà déposés (AVCB et Bruxelles Mobilité, Touring, Région Wallonne, IBSR, VAB, Ligue des familles, GRACQ et Fietsersbond, Febetra, MAG)
- iii. Les aspects de forme et la finalisation des textes seront abordés en dehors de cette réunion.

- Procédure

- i. Aborder d'abord les points II et III de l'ordre du jour (nouveau/points délicats)
  - 1. Introduction point par point par une courte présentation
  - 2. Court débat si nécessaire
  - 3. Tentative de parvenir à un consensus
  - 4. Options en cas d'absence de consensus ou de manque de temps
    - a. Les points sont traités bilatéralement avec les personnes qui déposent l'amendement
    - b. Les avis et opinions partagés sont transmis à l'instance compétente
    - c. Le groupe de travail et la CFSR plénière se réunissent à nouveau
- ii. Points IV et V de l'ordre du jour
  - 1. Même procédure que décrit précédemment
- iii. Fin de la réunion : point de la situation

Le président souligne le fait que chaque membre de la CFSR peut encore déposer par écrit toutes les remarques à propos du projet de document pour un nouveau code de la route simplifié. Toutes les remarques transmises seront étudiées, même si elles ne sont pas traitées pendant cette réunion. L'option de convoquer encore des groupes de travail et la réunion plénière sera évitée autant que possible.

Pour mener à bien les discussions à propos de ce long texte, cette réunion se concentrera sur la structure générale, les nouveautés et un certain nombre de points importants de fond.

L'assemblée marque son accord avec la méthode proposée.

Note : à la fin des travaux, en fonction du temps, chaque participant pourra présenter sa préoccupation principale concernant le nouveau code de la route, tandis que les autres participants auront la possibilité d'y réagir (voir le point IV de ce rapport).

2. Après l'introduction, le président donne aux participants l'occasion de formuler des remarques générales.

## REMARQUES

- Francis Herbert (Parents d'Enfants Victimes de la Route) annonce sa démission de la CFSR, il est remplacé par Koen Van Wonterghem.
  - Jacques Dekoster (Ligue des Familles) signale que le Voetgangersbeweging n'a pas reçu de convocation à cette réunion; ils sont pourtant les seuls représentants spécifiques des intérêts des piétons. Il constate également que les intérêts des personnes atteintes d'un handicap ne sont pas représentés explicitement. Le président va étudier la question et veiller à ce que le Voetgangersbeweging soit consulté.
  - Jürgen Dhaene (Police fédérale) signale que la police n'a pas encore rendu d'avis, n'ayant pas eu assez de temps à cet effet.  
Il existe un groupe de travail ad hoc au sein de la police intégrée pour étudier le projet de texte ; les remarques et conclusions seront communiquées ultérieurement par écrit.
  - La Police fédérale a des doutes à propos de la faisabilité du planning proposé pour la mise en œuvre (adaptation du système informatique, formation du personnel...).
3. Ensuite, le président aborde le point I.3. à propos de l'adoption du nouveau code de la route et de la composition du groupe de travail, puis il donne la parole à Denis Hendrichs.
- Denis Hendrichs (SPF Mobilité et Transport) expose la façon dont le projet de texte de code de la route simplifié a été adopté.  
Depuis 2005, un groupe de travail ad hoc s'est réuni une trentaine de fois.  
Le présent projet de texte (du 6 novembre 2009) est le fruit des efforts de ce groupe de travail.  
La première étape de la simplification de la réglementation routière est la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière du 20 mars 2007 ; celle-ci entrera en vigueur en même temps que le nouveau code de la route lorsque le Secrétaire d'État prendra une décision en ce sens.
  - Démarches restant à accomplir :  
Obtention de l'avis de la CFSR, traitement des avis écrits envoyés, avis du Conseil d'État, adaptations informatiques à la Justice et dans les services de police; de nombreux textes (de loi) qui font référence au code de la route qui doivent être rectifiés, entrent en vigueur à partir du 1er janvier 2011 ; entre-temps, le Secrétaire d'État prévoit plusieurs adaptations.
  - Jürgen Dhaene rappelle l'énorme surcroît de travail attendu pour la police durant le deuxième semestre de 2010, dans le cadre de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne. Il se demande si les délais fixés pour la simplification sont réalistes.

## II. AVIS GENERAL DE LA CFSR concernant l'objectif, la méthodologie et la structure du nouveau code de la route

Denis Hendrichs expose la structure de la table des matières du nouveau code de la route.

### REMARQUES

Jacques Dekoster se réfère à l'adaptation de la réglementation routière à l'époque où, sous le dénominateur "code de la rue", elle a été rendue plus respectueuse des piétons et cyclistes. Ce projet exigeait un engagement important des politiciens et de la vie associative. Ce concept de code de la rue a entre-temps été repris par la France et la Suisse.

Le nouveau texte du code de la route est estimé inadéquat ; ainsi, l'actuel article 7 (avec la philosophie de base selon laquelle l'usager le plus fort ne peut jamais mettre en danger l'usager le plus faible dans le trafic) a été omis ; le fait que cette règle soit désormais inscrite dans la loi relative à la police de la circulation routière la rend "invisible" pour le grand public. Par ailleurs, le texte actuel est souvent très vague et trop peu éloquent. La clarté est un critère très important.

Pendant les trois années de fonctionnement du groupe de travail, de nombreuses remarques ont été formulées ; l'orateur trouve que l'on n'en a pas suffisamment tenu compte.

Jacques Dekoster demande d'utiliser davantage de pictogrammes dans la signalisation routière.

Réponse de Denis Hendrichs :

Un maximum de pictogrammes ont été introduits dans le nouveau texte. Les acquis du code de la rue ne sont pas remis en cause.

Karel Van Coillie (Touring) estime qu'un texte bien construit juridiquement est surtout important. Cette caractéristique est souvent difficile à concilier avec un texte compréhensible pour tous. C'est notamment à l'IBSR de produire des textes plus simples pour les différents groupes cibles.

Yves Fobelets (Service Public de Wallonie) préfère placer les définitions à la fin du code de la route ; le règlement peut alors commencer par les règles pour tous les conducteurs.

Erik Caelen (Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale) fait remarquer que l'ordre du nouveau texte diffère davantage de celui de la Convention de Vienne que le texte actuel. Le texte actuel est aussi considéré comme étant plus pédagogique.

Greta Remy (Département flamand de la Mobilité et des Travaux publics) trouve qu'il est également regrettable de s'écarter de la structure de la Convention de Vienne. On peut se demander si l'objectif de la simplification est atteint ; la structure, par exemple, ne permet pas de retrouver les règles de comportement par mode de déplacement.

Kris Popelier (Cellule stratégique du Secrétaire d'État à la Mobilité) craint que le glissement vers la loi relative à la police de la circulation routière empêche d'appliquer la perception immédiate aux étrangers. Un instrument important du contrôle de police disparaîtrait ainsi.

Didier Antoine (Service Public de Wallonie) demande de réfléchir à un titre éloquent pour le nouveau texte. Ainsi, le "code de sécurité routière" serait une possibilité, même si l'actuel "code de la route" est plus connu.

### III. AVIS CONCERNANT LES NOUVEAUTES DE FOND ET LES POINTS DELICATS

#### 1. Les agents qualifiés – voir les art. 18 et suivants (comparaison avec les agents qualifiés existants – nouvelles catégories – injonctions des agents qualifiés – hiérarchie avec les signaleurs : voir l'art. 3)

Denis Hendrichs introduit ce point. La réglementation a été adaptée à la réalité sur le terrain. L'art. 18.4° signifie une simplification par rapport à la situation actuelle. L'art. 18.5° permet que les agents de voirie puissent également constater les infractions punissables en matière de stationnement.

REMARQUES :

Rudi Wagelmans (Commission permanente de la Police locale) est désagréablement surpris par le "nouveau service de police" qui est créé dans l'article 18.5° pour les communes et les régions. Anticipe-t-on ainsi une régionalisation plus poussée ? Ne passe-t-on pas trop facilement sur 10 ans de réforme policière ?

Paul Kenis (Collège des Procureurs généraux) demande également de réfléchir à la possibilité d'agents provinciaux pour les domaines provinciaux ; c'est plus concrètement une demande de la province de Flandre occidentale.

Erwin Debruyne (Association des Villes et Communes flamandes) sait que le stationnement est insuffisamment surveillé dans de nombreuses communes, en particulier les règles qui n'ont pas été dépénalisées.

Rudi Wagelmans réagit par un plaidoyer en faveur d'un traitement plus efficace et administratif des infractions pénales aux règles de circulation.

Kris Popelier rappelle que la politique criminelle est devenue la 7ème fonction de base de la police. Il faut vraiment que la police prenne au sérieux le contrôle des règles de circulation.

Pierre-Jean Bertrand (Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale) confirme que de nouveaux fonctionnaires communaux et régionaux investis d'un mandat de police judiciaire sont demandés par la Région de Bruxelles-Capitale. Il est en effet plus efficace qu'une personne puisse verbaliser toutes les infractions de stationnement. Et la même approche globale est nécessaire pour les contrôleurs des transports publics qui devraient pouvoir aborder toutes les infractions au fonctionnement des transports publics. Le contrôle total dans l'espace public urbain doit devenir un instrument stratégique important.

Jürgen Dhaene demande si le transport exceptionnel a également été incorporé parce que son accompagnement sera repris par des entreprises privées.

Denis Hendrichs se réfère à l'actuel article 48 mais ce thème a été omis dans le nouveau texte du code de la route. Le transport exceptionnel est en effet réglé dans un nouvel A.R. séparé.

Karel Van Coillie ajoute que le contrôle des règles de stationnement dépénalisées pose de nombreux problèmes. La partialité et le manque de connaissances sont constatés chez de nombreux agents de gardiennage de parkings privés.

Des exigences de connaissance du trafic seront-elles imposées aux fonctionnaires qui seront investis d'un mandat de police judiciaire ? Karel Van Coillie n'est pas contre une extension des compétences des contrôleurs, mais les conditions doivent alors être clairement définies.

Erik Caelen signale que, du fait de l'existence de règles de stationnement dépenalisées, deux contrôleurs sont parfois nécessaires pour verbaliser les contraventions, par exemple lorsque quelqu'un stationne devant une porte de garage dans une zone de stationnement payant. En général, on contrôle beaucoup le respect du stationnement payant de sorte que certains conducteurs préfèrent stationner sur le passage pour piétons ou sur le trottoir parce que ce type d'infractions est moins contrôlé. C'est la raison pour laquelle il est favorable à la possibilité de donner un pouvoir de contrôle total au personnel communal.

Greta Remy signale que les conducteurs doivent également toujours savoir qui est compétent pour les contrôler. Tout doit donc être stipulé clairement dans le code de la route.

Erwin Debruyne se rend bien compte qu'aux yeux des gens, le contrôle est souvent considéré comme un moyen d'alimenter les caisses. Mais il ne faut pas oublier que la société de stationnement organise le contrôle en accord avec l'administration communale, encore toujours responsable de la politique en matière de stationnement.

## **2. Véhicules prioritaires (“véhicules avec une mission prioritaire” – utilisation d'un gyrophare bleu et d'une sirène– règles de priorité – règles de comportement– dispense de la ceinture de sécurité)**

Karel Hofman introduit le thème.

Désormais, on opère une distinction entre les véhicules prioritaires et les missions prioritaires. C'est seulement aux véhicules prioritaires qui accomplissent une mission prioritaire qu'il faut céder le passage. On veut limiter autant que possible la nuisance des sirènes pour les riverains.

Désormais, le port obligatoire de la ceinture de sécurité est uniquement levé lorsque des personnes qui pourraient constituer une menace pour le chauffeur sont transportées. Les passagers sont expressément dispensés du port obligatoire de la ceinture de sécurité.

### REMARQUES

Jürgen Dhaene demande que les véhicules prioritaires soient dispensés des règles de stationnement.

Karel Hofman répond que c'est déjà prévu.

Geert Popelier (VAB) constate qu'un véhicule prioritaire n'est pas nécessairement reconnaissable pour les autres usagers de la route. Et les dispositions relatives à l'utilisation du gyrophare bleu, de la sirène spéciale et aux missions prioritaires ou non correspondantes prêtent beaucoup à confusion.

Véhicule prioritaire avec mission prioritaire	Gyrophares bleus utilisation obligatoire	Et	Sirène spéciale utilisation facultative
mission non-prioritaire	utilisation facultative	et	pas d'utilisation

Denis Hendrichs : s'il n'y a pas de sirène, il n'y a pas non plus d'obligation de céder le passage. Il faut encore chercher la clarté pour tous les usagers de la route.

## **3. Les signaleurs (art. 3) : statut – compétences– formation**

Introduction par Cathy Decoodt (SPF Mobilité et Transport)

Une distinction est recherchée entre la formation de base et des formations plus ciblées.

## REMARQUES

Jacques Dekoster attire l'attention sur l'évolution depuis 1975 pour accompagner les cyclistes et piétons (bikepooling, pédibus...). Ce type d'activités a besoin d'un cadre. N'oublions pas que les grandes courses cyclistes sont bien organisées mais que des groupes plus petits et plus informels circulent également dans le trafic à pied ou à vélo.

Luc Henau (Enseignement de la Communauté flamande) pose plusieurs questions :

- le groupe des piétons n'est-il défini nulle part ?
- quelles sont les dispositions pour le chef du groupe ?
- en cas de bikepooling : quelle formation pour l'accompagnateur ? Une veste fluo est-elle nécessaire ? A partir de quel âge ?
- les surveillants habilités reçoivent leur autorisation pour une commune ; qu'en est-il des zones de police qui couvrent plusieurs communes ?
- des aspirants surveillants habilités sont-ils autorisés aussi ? C'est opportun pour les élèves du 3<sup>e</sup> degré sous la surveillance d'un adulte ;
- Qu'en est-il des capitaines de vélo ? C'est aussi un moyen de responsabiliser des élèves du 3<sup>e</sup> degré.

Luc Henau mettra encore ses questions et remarques par écrit une fois qu'elles auront été discutées au sein de la Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde.

Denis Hendrichs signale qu'aucune proposition de formation n'a encore été élaborée. L'âge minimum prévu a été fixé à 16 ans, ce qui permet de faire participer les élèves de 3<sup>e</sup> degré (16 - 18 ans). Le contenu et la durée de la formation doivent correspondre aux exigences sur le terrain.

Bernard Dehaye (GRACQ) déplore le flou en matière de formation. Un bon encadrement est important.

Jacques Dekoster signale que, bien que différentes tâches aient été regroupées, une formation unique n'est pas possible.

Erwin Steegmans (Motorcycle Action Group) demande pourquoi l'âge minimum pour les accompagnateurs de motocyclistes a été fixé à 25 ans. Pourquoi faut-il avoir 25 ans pour arrêter des voitures afin de faire traverser des motocyclistes alors que dès l'âge de 16 ans on peut arrêter des voitures pour faire traverser des piétons ?

Karel Van Coillie demande de prévoir aussi expressément à propos des feux de signalisation (comme cela a été fait pour les panneaux de signalisation et les marquages au sol) qu'ils doivent être conformes au règlement pour avoir force obligatoire.

Le président rappelle que dans un souci de simplification, il vaut mieux éliminer autant que possible toutes les suppositions dans les règles. C'est encore à l'étude, toutes les remarques à ce sujet seront recueillies.

Rudi Wagelmans signale que, dans l'article 3.4<sup>o</sup> "verkeerstekens" doit être remplacé par "verkeersborden".

Yves Fobelets fait référence à l'article 22 : on impose soit un âge minimum général pour les signaleurs, soit un âge minimum par catégorie.

#### 4. Vitesse (art. 5)

Introduction par Denis Hendrichs.

On a essayé d'être plus logique.

En dehors des agglomérations, la vitesse maximale pour les camions est limitée à 70 km/heure et pour les voitures qui tractent une caravane, à 90 km/h (au lieu des 120 km/h actuels). La masse de la remorque constitue un critère important.

## REMARQUES

Michel Demeûter : pour une remorque > 3,5 tonnes, il faut en tout cas posséder un permis C.

Karel Van Coillie : dans le groupe de travail, aucun accord n'a été atteint ; Touring est contre. Il n'existe pas de problème de sécurité avec la limitation actuelle à 120 km/h pour les voitures avec caravane.

Jürgen Dhaene :

L'article 5.1 renvoie aux règles générales de comportement. S'agit-il des règles de la loi relative à la police de la circulation routière ?

Il vaudrait mieux définir avec précision l'expression "au pas".

20 km/h est la limite de vitesse dans les zones résidentielles et les zones de rencontre; techniquement, une vitesse de 20 km/h ne peut être contrôlée, ce n'est possible qu'à partir de 30 km/h.

Isabelle De Maegt (Febetra) :

Lorsqu'une limitation de vitesse liée au véhicule doit être signalée par un autocollant apposé sur le véhicule, est-ce également le cas pour les véhicules étrangers ? Parfois, plusieurs autocollants sont collés sur un véhicule.

Suffit-il de prévoir cette règle dans le règlement technique des véhicules ? Celle-ci doit-elle être maintenue dans le code de la route ?

Luc Henau :

Lors de randonnées de grands groupes, ceux-ci ne marchent pas en un groupe compact, il s'agit donc de nombreux promeneurs individuels. Les conducteurs ne doivent-ils pas ralentir pour ceux-ci ?

Denis Hendrichs renvoie à un autre article.

Greta Remy :

Est-ce que 120 km/h est encore une limitation de vitesse adaptée aux routes pour automobiles ? Cette catégorie de route a-t-elle encore une raison d'être ?

Parfois, une route pour automobiles traverse une agglomération, la vitesse qui s'applique est-elle de 50 km/h dans ce cas ? Cela prête souvent à confusion.

Bernard Dehaye :

Actuellement, il est possible de limiter la vitesse à 30 km/h dans l'ensemble de l'agglomération. Il est regrettable que cette possibilité disparaisse.

Le fait que la règle ne soit pas appliquée pour le moment est en grande partie dû à l'exigence selon laquelle il ne peut pas y avoir d'exception au 30 km/h ; mais pourquoi ne pourrait-on pas prévoir la possibilité d'exceptions à la règle générale du 30 km/h ?

Pour les routes F99 (réservé à...), aucune limite de vitesse n'est mentionnée ; peut-être peut-on fixer la limite à 50 km/h.

Denis Hendrichs : le groupe de travail a décidé de supprimer le 30 km/h en agglomération parce que ce n'est appliqué nulle part ; quant aux routes F99, elles n'ont pas été traitées dans le groupe de travail ; pour le moment, la limite de vitesse de 90 km/h hors agglomération est d'application ; peut-être celle-ci doit-elle être ramenée à 50 km/heure.

Rudi Wagelmans :

Pour les cyclomoteurs B, la règle suivante sera désormais d'application : en cas de limite de vitesse  $\leq 50$  km/h, ils circulent sur la chaussée et en cas de limite de vitesse  $> 50$  km/h, ils roulent sur la piste cyclable. Cela conduit à un endroit critique où les cyclomoteurs passent de la piste cyclable sur la chaussée.

Peut-être vaut-il mieux utiliser comme critère de différenciation : en agglomération et hors agglomération.

Erik Caelen : les routes en agglomération peuvent également avoir une limite de 70 km/h ; dès lors, mieux vaut différencier sur base du régime de vitesse.

Geert Popelier :

Mieux vaut supprimer l'expression "au pas" et la remplacer par 20 km/h. Au pas dans une rue réservée au jeu et 20 km/h dans une zone de rencontre, ce n'est pas logique.

Denis Hendrichs répond que tout le monde a accès à une zone de rencontre alors que seuls quelques véhicules peuvent circuler dans une rue réservée au jeu. La disposition "au pas" est nécessaire pour les engins de déplacement, quand l'utilisateur ne connaît pas précisément sa propre vitesse. "Au pas" peut faire l'objet d'un contrôle visuel aisé.

Yves Fobelets :

Actuellement, la vitesse minimale sur les autoroutes est de 70 km/h. Il est préférable de supprimer cette condition de vitesse et d'exclure simplement certains types de véhicules. Dans certains cas (par exemple, camions dans de fortes côtes), la vitesse minimale n'est en effet pas atteinte.

Denis Hendrichs :

Cette règle est stipulée dans l'article 6.5.1.

Didier Antoine:

Cette condition de 70 km/h sur autoroute n'est pas contrôlable ; mieux vaut stipuler que l'on ne peut y rouler à une vitesse anormalement lente (sans indiquer de chiffre).

Il faut non seulement faire rouler les cyclomoteurs B sur la chaussée dans un contexte de 50 km/h, mais aussi certains cyclistes.

Erwin Debruyne :

Pour les routes F99, les communes rurales demandent des limitations de vitesse inférieures.

Greta Remy :

Une limite de 70 km/h est-elle bien logique en agglomération ? L'agglomération ne doit-elle pas être délimitée de telle sorte qu'une limite de 70 km/h ne s'y rencontre plus ?

« Au pas » est une chose, mais pourquoi 18 km/h maximum pour les engins de déplacement ?

Denis Hendrichs : 18 km/h est une exigence technique car il n'y a pas de compteur de vitesse.

Jacques Dekoster :

Le terme "zone de vitesse" n'est pas approprié, celui-ci fait penser à un circuit automobile comme à Zolder.

Il existe différents types de cyclistes : les lièvres et les tortues. Par conséquent, mieux vaut faire des pistes cyclables des voies recommandées et non des voies obligatoires. Les cyclistes lents peuvent ainsi circuler tranquillement sur la piste cyclable tandis que les cyclistes rapides roulent sur la chaussée. Il pourrait en aller de même pour les cyclomoteurs et les engins de déplacement.

Karel Van Coillie :

Reste favorable à une vitesse minimale obligatoire sur les autoroutes. Par ailleurs, la règle générale veut toujours que l'on doive adapter sa vitesse aux circonstances.

50 km/h est une bonne limite en agglomération mais il faut pouvoir appliquer le 70 km/h sur certaines routes ; par exemple, dans les tunnels à Bruxelles.

Bernard Dehaye :

Sur les pistes cyclables, les cyclistes roulent à des vitesses très différentes : de 15 à 45 km/h. Or, la cohabitation de cyclistes, de cyclomoteurs A et de cyclomoteurs B pose aussi des problèmes. La prudence est de rigueur avec la vitesse sur les pistes cyclables.

## 5. Fermeture éclair en cas de rétrécissement de route (art. 7.7)

Introduction par Cathy Decoodt.

### REMARQUES

Greta Remy :

La fermeture éclair est-elle une prévue uniquement aux endroits où il y a un rétrécissement et où les travaux publics flamands placent déjà des panneaux « ritsen » ou, par exemple aussi aux bretelles d'accès où se posent des problèmes d'embouteillage?

Cathy Decoodt : non, la fermeture éclair s'applique uniquement en présence d'obstacles.

Denis Hendrichs : le groupe de travail a décidé de ne pas imposer la fermeture éclair aux endroits où la priorité est explicitement réglée par des signaux routiers.

Greta Remy : le but était de faire remarquer que la nouvelle règle générale de comportement n'aura pas d'effet à un certain nombre d'endroits où les autorités flamandes ont déjà placé des panneaux « ritsen », p. ex. à la jonction de l'A18 et de l'A10 à Jabbeke (en direction de Bruxelles). Au lieu d'imposer la fermeture éclair à l'aide d'une règle générale de comportement, mieux vaut simplement en permettre l'application par des panneaux de signalisation, dans certaines circonstances.

Yves Fobelets :

Le principe de la fermeture éclair est positif pour fluidifier la circulation mais cela reste une notion vague. Comment sera-t-elle interprétée en cas d'accident ? La priorité de droite sera-t-elle appliquée dans ce cas ?

Denis Hendrichs : cette règle constitue une exception à la priorité de droite ; la Cour de Cassation aurait déjà rendu des arrêts à ce sujet.

Karel van Coillie trouve la sentence de la Cour de Cassation contradictoire. Il y a contradiction entre la priorité de droite et la priorité de la bande de circulation. Lors de la détermination de la responsabilité après un accident, le juge se basera sur les témoignages. La nouvelle proposition offre plus de clarté en ce sens.

Bernard Dehaye :

Mieux vaut utiliser le terme "tirette" que "fermeture éclair".

La fermeture éclair incite à tirer son plan dans le trafic et conduit à l'insécurité juridique.

## 6. Motocyclistes

Introduction par Karel Hofman

Pour concilier la mobilité et la sécurité, il doit y avoir assez de place.

### REMARQUES

Erwin Steegmans :

La conduite à moto n'est guère abordée dans ces discussions.

Le groupe de travail Moto a rejeté les deux propositions. Comment peut-on par ailleurs déterminer 30 km/h dans les embouteillages ?

Karel Hofman : c'est le fruit du groupe de travail simplification.

Denis Hendrichs : Seul un seul point de vue peut être conservé au sein de la CFSR.

Erwin Steegmans : il est dommage que le point de vue du groupe de travail Moto n'ait pas été repris.

Denis Hendrichs : il y a eu un feed-back mais on manquait de temps.

Le président signale qu'une procédure a été suivie et que des choix en ont été faits. Des contacts bilatéraux sont nécessaires lors du prochain remaniement.

Denis Hendrichs : les enfants peuvent être passagers moto à partir de 12 ans (et 1,35 m, un repose-pieds etc.). Le groupe de travail Moto a demandé à partir de 8 ans.

Erwin Steegmans déplore que le texte ait été adapté en mauvaise connaissance de cause, d'où son caractère inadéquat. Comment peut-on contrôler tout cela ?

Jacques Dekoster :

Les quads ne figurent pas dans le texte ; en raison du risque à l'avenir, il faut pourtant déjà en tenir compte.

Denis Hendrichs signale que le SPF connaît le problème et qu'un dossier est à l'étude.

Michel Demeûter :

Des normes sont-elles prévues pour les dispositifs de retenue adaptés aux enfants ? Comment ces dispositifs seront-ils testés ?

Denis Hendrichs : il n'y a pas de détails à ce sujet dans le code de la route ; il n'y a pas de normes d'homologation.

Greta Remy :

Le nouveau code de la route comporte encore toujours un certain nombre de prescriptions techniques. Celles-ci peuvent-elles être éliminées ?

Denis Hendrichs : celles-ci ne figurent dans le code de la route que s'il n'existe pas de règlement technique distinct. C'est le cas des véhicules pour lesquels il n'existe pas d'obligation d'homologation.

Greta Remy : le code de la route doit reprendre uniquement des règles de comportement. Pourquoi ne pas avoir un règlement technique qui regroupe tous les véhicules ?

Kris Popelier déplore le manque de communication entre le groupe de travail Moto et le groupe de travail Simplification.

Actuellement, le Secrétaire d'État entend tous les intéressés dans le dossier des quads. Reste à savoir s'il s'agit plutôt d'une problématique de comportement ou de catégorie de véhicule.

## **7. Conduite dans les ronds-points (art. 9)**

Denis Hendrichs se réfère à la discussion précédente au sein de la CFSR au cours de laquelle la philosophie a été approfondie.

### REMARQUES

Bernard Dehaye :

L'article 9.1.2° devrait permettre aux cyclistes de rouler sur la deuxième bande de circulation, c'est plus sûr ; prenez par exemple les ronds-points Montgomery et Schuman où un trafic important tourne à droite. Pierre-Jean Bertrand rejoint ce point de vue.

Didier Antoine :

Est d'accord: la bande de droite ne doit pas être obligatoire pour les cyclistes.

La deuxième bande de circulation doit pouvoir être utilisée par les cyclistes tant pour entrer que pour sortir d'un rond-point.

Si vous circulez sur la bande de gauche de l'accès, vous devez également rouler sur la bande de gauche dans le rond-point. Tout cela est difficile à formuler dans des règles.

En bref, il faut trouver une règle générale pour permettre d'utiliser la deuxième bande de circulation à la sortie.

Karel Van Coillie :

Marque son accord. La circulation dans les ronds-points devrait être abordée plus en détail dans le nouveau code de la route. La Belgique devrait reprendre les règles spécifiques de l'étranger (notamment, du Royaume-Uni).

Actuellement, le code de la route ne permet pas d'emprunter la bande gauche de circulation à l'approche du rond-point ; ce n'est pas davantage le cas dans le nouveau code de la route simplifié lorsque le rond-point n'est pas divisé en bandes de circulation. Les articles 9.1.1 et 9.1.3 sont incompréhensibles. Cela apparaît clairement dans les remarques écrites.

Greta Remy :

Attention à ne pas aborder les problèmes d'aménagement par le biais de règles de comportement. Les Pays-Bas ont de très nombreuses exigences d'aménagement. Ici, il semble que le rond-point turbo soit imposé par des règles aux utilisateurs.

Geert Popelier :

Comment l'usager de la route peut-il savoir qu'il approche d'un rond-point à plusieurs bandes ? Il n'existe pas de signalisation à cet effet. Et l'on ne voit la sortie que lorsque l'on se trouve dans le rond-point même.

Bernard Dehaye :

Les pistes cyclables dans un rond-point posent des problèmes de sécurité. Par conséquent, les cyclistes sont souvent dirigés simplement vers la bande de circulation circulaire. Il est souvent difficile de bien effacer les pistes cyclables marquées.

Par conséquent, il faut plaider pour l'introduction d'une piste cyclable non-obligatoire dans un rond-point.

Isabelle Demaegt :

Les cyclistes sur la bande gauche se retrouvent également dans un angle mort ; les cyclistes qui roulent à gauche sont invisibles pour les camions. Ce problème doit être abordé par le biais de l'infrastructure, et non par le biais de règles générales.

Jacques Dekoster :

Le rond-point n'est pas un carrefour. Qu'en est-il du stationnement ?

Quid d'un bypass ? C'est souvent un endroit très dangereux pour les cyclistes.

Pour les véhicules qui tournent, les cyclistes qui roulent à droite sont invisibles. Le problème de l'angle mort existe pour tous les types de véhicules, pas seulement pour les camions. La meilleure solution consiste en ronds-points avec une seule bande de circulation que les cyclistes peuvent emprunter sur toute la largeur.

## **8. Téléphone portable (art. 29) : il n'est plus question de l'obligation générale de garder le contrôle de son véhicule (art. 8.3 actuel du Code de la Route)**

Introduction par Denis Hendrichs.

L'interdiction dans le nouvel article 29 porte seulement sur le GSM. L'ancien article 8.3 a été transféré dans la loi relative à la police de la circulation routière.

Jürgen Dhaene : La police fédérale procède chaque année à un millier de perceptions immédiates sur la base de l'article 8.3. Cette possibilité doit être conservée.

## **9. Autoroutes**

### **i. Bande d'arrêt d'urgence : utilisation à la demande de la police en cas d'incidents (art. 4.1.8° b)**

Introduction par Karel Hofman. Dorénavant, il est clair que les services de dépannage pourront circuler sur la bande d'arrêt d'urgence.

Paul Kenis :

Les personnes mandatées par le parquet doivent pouvoir également se rendre sur les lieux de l'incident par la bande d'arrêt d'urgence.

Yves Fobelets :

Les différents aménagements qui existent actuellement dans chaque région doivent pouvoir être maintenus.

S'il n'y a pas de statut de bande d'arrêt d'urgence, une autre utilisation peut être autorisée, comme, par exemple, une bande bus (p. ex. Wavre – Bruxelles-Delta).

Une série de règles sont appliquées lorsqu'une bande bus est aménagée sur une bande d'arrêt d'urgence.

L'objectif final est de permettre aux transports publics d'éviter les embouteillages sur l'autoroute.

Karel Van Coillie : des panneaux variables peuvent aider en cas de signalisation adéquate.

Karel Van Coillie :

Lors de la réunion précédente de la CFSR, on était déjà parvenu à un accord à propos des services de dépannage sur la bande d'arrêt d'urgence.

Yves Fobelets : Nous voulons bien laisser circuler les bus sur la bande d'arrêt d'urgence mais, en cas d'incidents, la bande d'arrêt d'urgence doit pouvoir fonctionner en tant que telle.

Greta Remy :

Une dépanneuse peut-elle remorquer sur la bande d'arrêt d'urgence jusqu'à la sortie suivante ?

En Flandre, les bandes bus qui coïncident avec la bande d'arrêt d'urgence sont marquées, aucune signalisation dynamique n'est utilisée. Par ailleurs, des garages sont prévus pour les véhicules en panne.

Jürgen Dhaene :

Le groupe de travail flamand "Incident management" marque son accord avec la présence de dépanneuses sur la bande d'arrêt d'urgence ; lorsqu'il s'agit d'une dépanneuse avec remorque, elle doit emprunter la première sortie.

Kris Popelier :

Pour des raisons de forme juridique, mieux vaut parler de "personnes appelées" que de "personnes mandatées".

Karel Van Coillie :

Les dépanneuses Touring sont équipées pour remorquer et elles peuvent le faire en toute sécurité jusqu'à 90 km/h ; par conséquent, pas d'accord d'imposer la première sortie.

Jürgen Dhaene : Une dépanneuse qui tracte doit quitter le plus vite possible l'autoroute ; lorsque la dépanneuse emporte le véhicule sur un plateau, il n'y a pas de problème.

## ii. Utilisation du triangle de danger sur les autoroutes (art. 10.3)

Karel Hofman explique qu'il y a peu de changements ; minimum 30 m et 100 m sont les adaptations textuelles.

REMARQUES

Greta Remy :

La règle doit indiquer clairement que le placement du triangle de danger est destiné au trafic venant par l'arrière.

Marc Vansnick (Cellule stratégique du Secrétaire d'Etat à la Mobilité) :

En France, il ne faut plus placer de triangle de danger sur la bande arrêt d'urgence ; on veut éviter que l'on circule sur la bande d'arrêt d'urgence.

Cette obligation est-elle encore opportune chez nous ?

Didier Antoine :

Est-il utile de faire une distinction entre une autoroute (où le triangle de danger doit être placé à 100 m minimum) et une route ordinaire (où le triangle de danger doit être placé à 30 m minimum) ? Qu'en est-il des routes pour automobiles ?

Michel Demeûter s'oppose à l'article 6.5.2°c) parce que cela empêche que les voitures soient testées sur l'autoroute.

Greta Remy : Il faut prévoir la possibilité que le gestionnaire de la voirie puisse autoriser de tels tests.

Isabelle Demaegt : En cas de perte de chargement ou de pneu crevé, le conducteur est en danger de mort lorsqu'il doit signaler lui-même ce problème. Le conducteur appelle la police et d'autres instances sont mieux placées et équipées pour signaler le problème.

Denis Hendrichs : ne pas signaler un temps un problème est aussi extrêmement dangereux ; il faut peser le pour et le contre pour déterminer le danger le plus grand.

Jürgen Dhaene :

Pourquoi ne fait-on pas porter une veste fluo à tous les passagers dans l'article 10.4 ?

Et existe-t-il une norme pour les vestes fluo ?

Denis Hendrichs :

On est parti du principe que le conducteur avait une tâche plus active (placer le triangle de danger, avertir les services de secours ...). La norme pour les vestes fluo est la norme EN 741 mais celle-ci n'est pas prévue dans le code de la route.

Erik Caelen :

Sur une autoroute en agglomération avec une limitation de vitesse de 50 km/h, une veste fluo est obligatoire, mais pas sur une route avec 2x2 bandes de circulation et une berme centrale hors agglomération où l'on peut rouler à 120 km/h. Ce n'est pas logique.

Yves Fobelets :

Pourquoi ne pas imposer la veste fluo sur toutes les routes hors agglomération ?

Denis Hendrichs :

La veste fluo est destinée à être portée aux endroits où normalement un piéton ne circule jamais.

Jürgen Dhaene :

Comment la police peut-elle contrôler si celui qui porte la veste fluo est effectivement le conducteur du véhicule ?

PAUSE DEJEUNER

## **10.L'interdiction de dépassement des autocars par temps de pluie est maintenue (art. 39°)**

Introduction par Denis Hendrichs : pour les autocars, une interdiction de dépassement par temps de pluie est appliquée.

## REMARQUES

Didier Antoine demande de fixer à 3,5 tonnes la limite générale pour les interdictions de dépassement qui s'appliquent au trafic lourd.

Isabelle Demaegt s'oppose aux 3,5 tonnes comme limite et plaide pour 7,5 tonnes.

Karel Van Coillie estime que la quantité d'eau projetée augmente à partir de 7,5 tonnes et que, par conséquent, c'est une bonne limite pour l'interdiction de dépassement par temps de pluie.

Erik Caelen affirme que les décisions du groupe de travail Trafic lourd ne doivent pas nécessairement être maintenues dans les décisions du groupe de travail Simplification du code de la route. Mais qu'advient-il alors les décisions du groupe de travail trafic lourd qui ont été discutées lors de la réunion de la CFSR en mars 2009 ?

Le président : Le secrétaire d'État choisit les recommandations qu'il retient.

Greta Remy : L'article 39.7.2° signifie-t-il que les cyclistes qui roulent sur des bandes cyclables (= pistes cyclables marquées) ne peuvent pas dépasser ?

Denis Hendrichs : le dépassement s'applique uniquement aux usagers qui circulent sur la même partie de la voie publique.

Bernard Dehaye : Cet article doit être précisé.

### **11.L'interdiction générale de dépassement sur les routes à 2x2 bandes est déjà supprimée dans le nouveau code de la route (voir art. 39.12.7°)**

## REMARQUES

Karel Van Coillie ne retrouve pas le renversement des règles de dépassement, où l'interdiction de dépasser doit être indiquée par des panneaux de signalisation.

Erwin Steegmans ne retrouve plus la règle qui stipule que les motocyclistes ne peuvent plus être dépassés en côte.

Denis Hendrichs signale que le groupe de travail Simplification a fait supprimer cette règle parce que l'interdiction de dépassement devrait alors s'appliquer aussi à l'égard des conducteurs de cyclomoteur.

Erik Caelen fait référence aux cyclomotoristes B qui peuvent parfois circuler sur la piste cyclable et qui, dans ce contexte, sont difficilement visibles pour les automobilistes aux carrefours.

Greta Remy fait remarquer que cette proposition n'est pas une proposition consensuelle de la CFSR car les avis à ce sujet étaient partagés. La proposition est basée sur une des différentes opinions.

### **12.En principe, les cyclistes sont toujours admis dans les zones piétonnes (voir art. 6.3.1°a) sauf si le signal C11 est utilisé (accès interdit aux cyclistes)**

Cathy Decoodt introduit le sujet : la nouvelle règle renverse la situation actuelle, dans laquelle le cycliste doit être expressément autorisé dans une zone piétonne.

## REMARQUES

Jacques Dekoster trouve que c'est une bonne option. Si une interdiction est instaurée pour les cyclistes dans une zone piétonne, il est utile d'associer cette interdiction à certaines heures.

Greta Remy : étant donné qu'un fauteuil roulant fait partie des engins de déplacement, leurs utilisateurs devraient recevoir une autorisation explicite s'ils veulent pouvoir circuler dans une zone piétonne.

Denis Hendrichs rappelle qu'un engin de déplacement qui se déplace à la vitesse du pas est considéré comme un piéton et que, par conséquent, celui-ci a de toute façon accès à une zone piétonne.

Greta Remy espère que les juges seront de cet avis en cas de contestation.

### 13. Transports en commun

i. **Site franchissable (notamment, art. 25.2): sites réservés aux transports en commun (article 112.5): la distinction entre bandes bus et sites spéciaux franchissables est supprimée.**

ii. **Marquage en zigzag (art. 118.9)**

Karel Hofman se charge de l'introduction. La bande bus et le site spécial franchissable actuels sont réunis en un site franchissable. Les possibilités d'utilisation conjointe doivent encore être détaillées. Le marquage en zigzag est introduit.

#### REMARQUES

Greta Remy demande si les conséquences du statut unique "site franchissable" sont suffisamment connues, par exemple en matière de capacité routière aux carrefours. Ou peut-on se contenter d'identifier plus clairement les catégories actuelles ?

En ce qui concerne le marquage en zigzag, la ligne en zigzag déterminera la configuration de telle sorte que les usagers de la route feront plus difficilement la distinction entre un arrêt de bus et une zone de livraison.

Karel Van Coillie estime que la bande bus doit être maintenue parce qu'elle offre des avantages sur le plan de la capacité routière. La ligne en zigzag n'apporte rien de neuf et est par conséquent superflue.

Erwin Steegmans demande si les motos pourront également emprunter le site franchissable et si les trams devront s'arrêter pour les piétons qui traversent.

Didier Antoine n'est pas d'accord avec la suppression de la bande bus et veut maintenir l'avantage pour le trafic qui tourne à droite de pouvoir emprunter la bande bus.

Pierre-Jean Bertrand demande que le site franchissable puisse être interrompu localement à cet effet ; tourner à droite depuis la bande réservée aux bus est utile pour la capacité routière.

Greta Remy et Didier Antoine estiment qu'interrompre localement n'est pas souhaitable parce que cela nuirait à la visibilité de l'aménagement spécifique pour les bus.

Greta Remy souligne également que la signification de la ligne en zigzag doit être claire. Ce marquage est déjà souvent utilisé à l'étranger.

Karel Hofman renvoie aux dispositions relatives au marquage en zigzag dans la Convention de Vienne. Les hachures dans le marquage actuel des arrêts de bus sont souvent interprétées à tort comme des zones d'évitement.

Karel Van Coillie dit que l'on peut simplement indiquer l'interdiction de stationner sur un arrêt de bus à l'aide d'une ligne jaune.

Erik Caelen sait que la ligne jaune doit être apposée sur la bordure du trottoir et que ce n'est pas possible s'il n'y a pas de bordure à hauteur de l'arrêt de bus.

Didier Antoine met en garde contre l'usage de la ligne en zigzag qui prête à confusion : celle-ci est proposée par la Convention de Vienne uniquement pour les arrêts de bus et non pour les zones de chargement et déchargement.

#### **14. Dispositions relatives à l'âge minimum pour conduire (art. 28)**

Introduction par Denis Hendrichs. En ce qui concerne les âges minimaux, les règles de l'A.R. sur le permis de conduire sont répétées dans le code de la route.

##### REMARQUES

Jacques Quorin (GOCA) signale que l'A.R. relatif au permis de conduire ne détermine pas d'âge pour des catégories de véhicules.

Karel Van Coillie mentionne que le cyclomotoriste B a été oublié ; de ce fait, l'âge minimum pour circuler avec un passager a été involontairement ramené à 16 ans au lieu de 18 ans.

#### **15. Distances de sécurité (art. 40) : règle des 2 secondes hors agglomération**

Introduction par Denis Hendrichs.

Il a été décidé de ne pas indiquer de distance précise.

##### REMARQUES

Greta Remy demande si la limite doit être "à partir de plus de 50 km/h" ou s'il ne vaut pas mieux opter pour "hors agglomération".

Yves Fobelets : Quelle est la raison d'être de l'article 40.3 qui donne une dispense aux véhicules militaires circulant en convoi ?

Denis Hendrichs dit que le secteur militaire y tient.

Bernard Dehaye demande pourquoi cette règle ne s'applique pas non plus en agglomération.

Denis Hendrichs explique que la CFSR a pris cette décision en vue de la fluidité du trafic.

Yves Fobelets signale que cette règle n'est pas applicable dans un rond-point.

Marc Vansnick dit que l'usager de la route ne connaît pas la règle des 2 secondes. Dans la réglementation actuelle, on postule 50 m ; c'est plus clair. Par conséquent la faisabilité de la nouvelle règle doit être contrôlée.

En Allemagne, un « demi-tacho » est considéré comme un intervalle minimum sur autoroute ; lorsque la distance est inférieure, il est permis de verbaliser

Par temps de pluie, les 2 secondes devraient devenir 3 secondes. Comment expliquer cela clairement à l'usager de la route ?

Greta Remy estime qu'il faut adopter une règle pratique facile, par exemple "un demi-tacho". Estimer une distance précise est compliqué.

#### **16. Nouvelles règles relatives au stationnement de longue durée des camions (art. 45.2)**

Introduction par Denis Hendrichs.

En agglomération, les camions peuvent stationner maximum 8 heures alors que les règles relatives au temps de repos imposent un minimum de 9 heures ; c'est illogique.

Les communes demandent en général de restreindre le stationnement des camions en agglomération, par exemple 3 à 4 heures maximum.

##### REMARQUES

Isabelle Demaegt demande que les limitations de la durée de stationnement pour les camions correspondent aux temps de repos réglementaires. Un chauffeur qui ne respecte pas le temps de repos traîne cette infraction avec lui pendant 28 jours.

Erik Caelen fait référence aux communes bruxelloises qui veulent interdire le stationnement de camions en agglomération ; actuellement, cette interdiction est imposée par des panneaux de signalisation.

Il existe encore une ancienne circulaire de 1967 qui stipule que, si une commune instaure une interdiction de stationnement pour des camions, elle doit prévoir une possibilité alternative de stationnement pour ceux-ci.

Isabelle Demaegt fait remarquer que ces places alternatives n'ont jamais été réalisées.

Erik Caelen se réfère à plusieurs communes situées à l'ouest de la Région de Bruxelles-Capitale où celles-ci ont bien été aménagées.

Pierre-Jean Bertrand rappelle que le groupe de travail en la matière n'a jamais été constitué.

Greta Remy trouve logique que les temps de repos correspondent aux dispositions en matière de stationnement.

Les gestionnaires de la voirie doivent indiquer clairement où les camions peuvent stationner. Mais le code de la route doit également imposer plusieurs restrictions territoriales générales, en vue d'optimiser la sécurité routière (comme c'est le cas aujourd'hui). En associant le stationnement de longue durée des camions à la simple utilisation d'un disque de stationnement (à n'importe quel endroit), les restrictions territoriales disparaîtraient à tort. Cette problématique mérite d'être encore approfondie.

Erwin Steegmans craint que les articles 42 et 44 n'imposent aussi la zone bleue aux motocyclistes alors qu'actuellement, la zone bleue ne s'applique pas aux motocyclistes.

Denis Hendrichs signale que le but n'est pas de faire appliquer la zone bleue également aux motocyclistes.

### **17. Cyclistes qui tournent à droite au feu rouge (par un feu de signalisation) – voir l'art. 75. 1.7°**

Introduction par Karel Hofman : tourner à droite au rouge pour les cyclistes sera autorisé sur la base d'un feu orange pour cyclistes qui est ajouté aux feux de signalisation tricolores.

#### REMARQUES

Greta Remy fait remarquer que l'article 75.1.7° ne stipule pas clairement qu'il s'agit de cyclistes tournant à droite ; les cyclistes qui continuent tout droit pourraient par conséquent franchir le feu aussi.

Karel Van Coillie souligne la nécessité de mentionner que les cyclistes qui tournent à droite doivent céder le passage aux autres usagers de la route.

Bernard Dehaye demande que les possibilités d'application du feu orange pour cyclistes soient encore élargies. Ainsi, un feu rouge qui organise un trafic alterné en sens unique local et temporaire pour des travaux de voirie doit pouvoir être franchi par les cyclistes (cette situation est comparable à sens unique limité). Il est normal que la prudence soit de rigueur mais la configuration de la route est importante.

Jacques Dekoster admet qu'il y a des feux rouges souvent longs en cas de chantiers et il est dès lors indiqué de permettre aux cyclistes de franchir quand même le feu rouge.

Geert Popelier se demande si ce principe de "tourner à droite au rouge" est bien raisonnable. Ne vaut-il pas mieux qu'un cycliste descende de vélo au rouge, tourne à droite à pied pour ensuite remonter sur son vélo?

Si tourner à droite au rouge était si sûr, cette règle pourrait également s'appliquer à tous les véhicules.

Greta Remy se demande si cette question ne peut pas être réglée plus simplement par une flèche verte supplémentaire pour le trafic qui tourne à droite.

Marc Vansnick

La Cellule stratégique du Secrétaire d'État à la Mobilité n'est pas favorable au principe "tourner à droite au rouge". La valeur du feu rouge est absolue ; y déroger n'est pas sûr. Seuls quelques pays appliquent ce principe.

Bernard Dehaye trouve que "tourner à droite au rouge" est une mesure importante pour favoriser la pratique du vélo. Tourner à droite ne nécessite de couper aucun flux de circulation, le mouvement ne peut par conséquent pas être dangereux. Les cyclistes avec un enfant sur un siège veulent pouvoir toujours rester en mouvement.

Marc Vansnick

A Bruxelles, nombreux sont les cyclistes qui brûlent le feu rouge. La valeur du feu rouge ne peut être minimisée.

Koen Van Wouterghem évoque la négation du feu rouge aux carrefours à Bruxelles par ordre de fréquence : d'abord les piétons, ensuite les voitures et enfin les cyclistes. Les cyclistes sont donc quand même plus disciplinés qu'on ne le pense souvent.

Pierre-Jean Bertrand renvoie aux projets-pilotes à Paris, Bordeaux et Strasbourg ainsi qu'au choix politique d'appliquer le principe du STOP en cas de choix dans la politique de circulation.

Karel Van Coillie cite les comptages de Touring qui révèlent que ce sont surtout les cyclistes qui passent au feu rouge.

## **18. Signalisation autoroutes – voir l'art. 90.2**

Introduction par Karel Hofman.

### REMARQUES

Greta Remy estime important que les noms des localités soient les mêmes sur les autoroutes que sur les voies d'accès.

Karel Van Coillie demande si le principe d'utiliser la langue de la destination sur les autoroutes peut être étendu à toutes les routes, si les lois linguistiques le permettent.

Didier Antoine souligne que ce principe doit être appliqué pour toutes les destinations étrangères mais aussi pour les destinations nationales.

## **19. Nouveau panneau de signalisation pour avertir de la présence de chevaux**

Introduction par Cathy Decoodt : il sera possible d'avertir de la présence de chevaux sur la voie publique.

### REMARQUES

Greta Remy fait remarquer que les signaux de danger portant des symboles ont été revus. Tous les symboles peuvent être modernisés.

Didier Antoine estime qu'un signal de danger spécifique qui met en garde contre les tracteurs agricoles serait également utile.

Greta Remy s'interroge sur la possibilité d'utiliser ces panneaux, spécialement pendant la saison des récoltes.

## **20. Définition d'un abord d'école : est déterminé par des signaux à validité zonale**

Introduction par Denis Hendrichs. Une vitesse de 50 km/h sera autorisée comme limite de vitesse à proximité d'une école. Le terme « abords d'école » ne figure plus dans les définitions, les dispositions sont stipulées dans l'article 109. Pour éviter les malentendus antérieurs, il est expressément stipulé que le panneau A23 se rapporte à toute la zone.

### REMARQUES

Greta Remy propose de classer également les panneaux d'agglomération dans les signaux à validité zonale.

Erik Caelen propose d'apposer sur un signal à validité zonale la combinaison de signaux qui indique les abords d'une école. Les signaux à validité zonale doivent aussi pouvoir être utilisés pour une seule rue.

Karel Hofman rappelle qu'à l'époque, le panneau A23 n'a pas pu recevoir de validité zonale selon le Conseil d'Etat.

Karel Van Coillie renvoie à une brochure CRR qui stipule que signalisation zonale dans une rue nécessiterait deux fois plus de panneaux.

En effet, il vaudrait mieux classer le signal F1 parmi les signaux à validité zonale, mais il y a encore d'autres signaux à validité zonale (par exemple, autoroute).

Didier Antoine renvoie à l'article 106.4 qui permet d'ajouter des modalités d'utilisation supplémentaires à un signal à validité zonale. Par conséquent, l'abord d'école pourrait recevoir une validité limitée dans le temps.

Karel Hofman : avec cet article, on envisageait surtout les régimes de stationnement zonaux. En réalité, il s'agit d'une matière pour le règlement du gestionnaire de la voirie.

Greta Remy souligne qu'en Flandre, tous les abords d'école situés le long des routes régionales sont variables. Mentionner un horaire compliquerait inutilement les choses. Si une règle est effectivement appliquée, elle ne peut être une énigme pour l'utilisateur de la route.

Karel Van Coillie estime qu'il faudrait indiquer partout que les panneaux de signalisation qui doivent être respectés doivent être placés en conformité avec le Règlement du Gestionnaire.

Geert Popelier : L'article 3 du code de la route simplifié stipule que les usagers de la route doivent tenir compte des signaux et des marquages routiers placés conformément aux dispositions de "ce règlement". Il fait donc référence au code de la route et non au règlement du gestionnaire de la voirie.

## **21. Les piétons doivent circuler à gauche mais peuvent se tenir à droite lorsque la sécurité l'exige – voir l'art. 4.6.2° et art 51 – situation pour les piétons en groupe**

Introduction par Denis Hendrichs. Les piétons marchent à gauche de la chaussée, telle est la règle de base.

### REMARQUES

Jürgen Dhaene demande à qui l'autorisation dont il est question à l'article 51 (pour marcher en groupe sur la chaussée) doit être demandée s'il s'agit d'une route régionale.

Erik Caelen renvoie à la loi communale qui attribue la sécurité aux responsabilités du bourgmestre.

Marc Vansnick demande de quel côté de la chaussée les piétons en groupe doivent circuler.

Denis Hendrichs répond qu'en tout cas, ils doivent circuler à gauche de la chaussée en file indienne.

Marc Vansnick sait que cette discussion fait rage depuis de nombreuses années. Aucune solution n'est proposée pour le moment, par exemple : où vaut-il mieux qu'un groupe de scouts marche s'il n'y a pas de trottoir ? L'article 4.6.2 ne résout pas la question.

Erwin Debruyne demande si une autorisation doit à chaque fois être demandée au bourgmestre. Dans ce cas, il n'est certainement pas question de simplification.

Pierre-Jean Bertrand estime qu'il est préférable que le groupe de scouts marche à gauche.

## **22. Eclairage des piétons en groupe : proposition du GT de pouvoir remplacer les feux blancs, jaunes ou rouges par des vestes rétro réfléchissantes qui sont portées de manière visible (art. 11.2.3°)**

Cathy Decoodt se charge de l'introduction.

### REMARQUES

Yves Fobelets plaide pour que l'on fasse porter une veste fluo à tous les membres du groupe de piétons si le groupe n'a pas de feu.

La distinction entre des piétons individuels et des piétons en groupe n'est pas claire. La notion de groupe de piétons n'a jamais été définie.

## **23. Suppression du stationnement alterné semi-mensuel**

Introduction par Karel Hofman. Si l'on change de côté toutes les deux semaines, il se produit quand même encore des problèmes de circulation.

### REMARQUES

Didier Antoine demande l'avis des communes à propos de la suppression de cet instrument pour leur politique de stationnement. Cette matière devrait de préférence être réglée au niveau des régions ou des communes.

Erik Caelen signale que la Région de Bruxelles-Capitale a demandé cette abrogation après ses Etats Généraux de la Sécurité Routière parce que le stationnement en alternance perturbe les possibilités d'aménager adéquatement les carrefours.

Greta Remy évoque le stationnement alterné comme alternative au stationnement alterné semi-mensuel.

La suppression du stationnement alterné semi-mensuel peut être envisagée. Mais pas si la définition de la bande de stationnement reste telle que, pour appliquer un stationnement alterné dans une rue à sens unique, il suffit d'un marquage du côté droit tandis qu'une signalisation est requise du côté gauche.

Rudi Wagelmans estime que cette suppression n'est pas nécessaire. L'application ou non de cette mesure de stationnement est de préférence laissée à l'appréciation de l'autorité communale.

Michèle Guillaume rappelle les problèmes de sécurité routière qui vont de pair avec cette forme de règlement du stationnement ; ce stationnement alterné semi-mensuel est surtout appliqué dans de petites communes.

## **24. Suppression du signal "PEAGE" : réintroduction dans le texte et adaptation de la légende**

Denis Hendrichs se charge de l'introduction. "Tol" ou "péage" est réintroduit parce que ce panneau est nécessaire pour le Liefkenshoektunnel à Anvers.

REMARQUES

Greta Remy fait remarquer qu'il n'est plus nécessaire de s'arrêter au panneau « péage » grâce à l'électronique actuelle.

Denis Hendrichs va régler cette question en proposant un panneau d'indication.

Marc Vansnick propose de ne plus parler d'obligation de s'arrêter, mais simplement d'"interdiction de passer sans payer".

## **25. Introduction du signal "arrêt de bus"**

Introduction par Karel Hofman.

REMARQUES

Kris Popelier demande pourquoi il faut ajouter un signal alors qu'il existe déjà partout dans le pays les panneaux d'arrêt nécessaires.

Erik Caelen perçoit un problème pour les 3 différentes sociétés de transport qui circulent dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Erwin Debruyne demande ce qu'en pensent les entreprises de transport.

Greta Remy craint qu'il s'agisse simplement d'un panneau supplémentaire, qui n'apportera pas d'informations supplémentaires aux usagers. De Lijn travaille actuellement à un panneau pour indiquer les arrêts temporaires.

Le président constate qu'il y a un solide plaidoyer en faveur du maintien de la situation existante.

Erik Caelen s'inquiète à propos des étrangers dans notre pays qui doivent lire 3 panneaux différents.

## **26. Quid de la signification des feux de circulation (utilisation d'une croix pour tourner à gauche - utilisation de flèches distinctes) : art. 75.1.4°**

Introduction par Karel Hofman.

REMARQUES

Greta Remy fait remarquer que la flèche de dégagement est plus claire que les feux transparents. Ces derniers ont déjà disparu des routes régionales flamandes.

Erik Caelen trouve que le feu transparent (croix) est utile pour dresser pv.

Jürgen Dhaene va se pencher sur la question.

Michèle Guillaume estime que de nombreux usagers de la route ne savent pas bien comment ils doivent utiliser une flèche de dégagement ou la croix d'un feu transparent. Leur bon usage doit encore être mieux expliqué.

## **27.Zones aéroportuaires (et zones portuaires) – permettre aux communes de régler la circulation dans les zones aéroportuaires à l'aide de règlements complémentaires ?**

Introduction par Denis Hendrichs. La commune de Zaventem demande de pouvoir établir des règlements complémentaires pour le site de l'aéroport.

### REMARQUES

Greta Remy signale que le code de la route ne permet pas d'établir des règlements complémentaires.

Erik Caelen craint des problèmes parce qu'il faut déjà parfois rouler à gauche dans un port.

Geert Popelier estime que la commune peut de toute façon adopter des règlements complémentaires dans la mesure où il s'agit d'une voie publique.

Greta Remy veut surtout indiquer clairement aux usagers de la route qu'ils doivent savoir que d'autres règles de circulation peuvent être d'application dans les zones aéroportuaires et que, là où c'est le cas, ils doivent pouvoir bien comprendre les indications.

Marc Vansnick demande si tout cela doit figurer dans le nouveau code de la route. La possibilité de règles dérogatoires figure déjà dans le code.

## **IV. AUTRES REMARQUES PONCTUELLES IMPORTANTES**

Pierre-Jean Bertrand :

A propos de l'article 4 à propos de la place sur la voie publique : les cyclistes et les cyclomotoristes doivent pouvoir se tenir à une distance suffisante des véhicules en stationnement, c'est-à-dire 80 à 100 cm. Les marquages sont faits sur cette base à Bruxelles. Les cyclistes devraient donc être dispensés de l'obligation de "rouler le plus à droite possible".

Yves Fobelets :

A propos de l'article 83 sur la signalisation à validité temporaire : les signaux qui ne s'appliquent pas temporairement doivent être recouverts. La signalisation à validité temporaire doit être étendue à d'autres panneaux qui sont souvent utilisés sur les chantiers. Greta Remy marque son accord.

Didier Antoine :

Grâce à une signalisation directionnelle rationnelle, les camions doivent rester sur la voie qui leur est destinée. Cette signalisation doit avoir un caractère obligatoire, d'autant que le GPS guide de nombreux camions le long de routes à éviter.

Greta Remy admet que le trafic spécifique doit être maintenu sur des routes spécifiques par une signalisation adéquate.

Marc Vansnick renvoie à la possibilité créée récemment d'imposer un itinéraire spécifique au transport ADR par un panneau spécifique.

Erik Caelen voudrait regrouper toutes les règles en matière de stationnement dans un seul article.

Erwin Debruyne est favorable à cette proposition à propos des règles de stationnement. Erwin Debruyne sait que les procureurs estiment qu'il n'existe pas une distinction suffisante entre le trottoir de plain-pied et la chaussée ; une meilleure définition du trottoir devrait permettre d'expliquer cette distinction. Une meilleure définition du trottoir est par conséquent nécessaire.

Didier Antoine continue de trouver que le surélévément est une caractéristique essentielle du trottoir.

Karel Van Coillie fait remarquer que les définitions actuelles du "trottoir", de « l'accotement de plain-pied » et de « l'accotement surélevé » ne permettent pas de déterminer en pratique si une partie donnée de la voirie est un trottoir ou un accotement. Cette distinction est néanmoins très importante pour l'application des règles de stationnement. Une meilleure définition de "trottoir" devrait clarifier cette distinction.

Michèle Guillaume souligne que le trottoir à hauteur d'un plateau se trouve au même niveau que la chaussée. Une nouvelle définition est donc nécessaire.

Karel Van Coillie affirme qu'il doit y avoir un espace libre d'au moins 1,5 m entre l'alignement et la chaussée.

Michèle Guillaume marque son accord avec ce principe mais, dans ce cas, il faut également tenir compte des deux-roues en stationnement.

Koen Van Wonterghem estime qu'un texte bien compréhensible peut également être juridiquement précis. Par ailleurs, le texte devrait être soumis à un réviseur linguistique pour garantir un langage compréhensible et clair.

Greta Remy :

Les panneaux de danger ne devraient pas toujours être placés à 150 m de distance mais à une distance déterminée en fonction du régime de vitesse. Conformément à la Convention de Vienne, la distance doit être indiquée expressément si les usagers de la route ne peuvent pas l'estimer.

En bref, il vaut mieux garder le régime actuel.

Jacques Quorin demande d'accorder beaucoup d'attention au passage de l'actuel code de la route à la nouvelle version. Il est très important d'en informer comme il faut tous les groupes cibles.

Erwin Steegmans demande de pouvoir lire le texte remanié final avant qu'il ne soit publié.

Michel De Meûter :

Formule la même demande. Par ailleurs, différents véhicules sont définis, parmi lesquels le "minibus" et la "voiture mixte". Tous deux sont des voitures qui ne sont appelées ainsi qu'en Belgique. Mieux vaut supprimer ces noms des définitions.

Eric Caelen et Greta Remy marquent leur accord et signalent que ces dénominations doivent être supprimées partout si elles ne servent de toute façon nulle part.

Karel Van Coillie :

Les règles de stationnement ne figurent pas clairement dans le nouveau code de la route. Surtout en ce qui concerne le stationnement payant - qui n'est pas réglé ici - il reste des ambiguïtés.

Les contradictions entre la signalisation et les règles n'ont pas été levées dans le nouveau texte.

Jürgen Dhaene demande s'il a été vérifié que toutes les directives pertinentes de l'U.E. ont bien été respectées. Il faut tendre à une standardisation européenne optimale ; cela vaut surtout en ce qui concerne les définitions.

Isabelle Demaegt enverra encore des remarques détaillées.

Jacques Dekoster demande l'attention pour tout ce qui n'a pas été traité ici, comme :

- les usagers assimilés aux piétons,
- la clarté des règles,
- la prise en compte des personnes atteintes d'un handicap,
- F99 – Ravel – voies lentes – voies vertes, etc.,
- l'introduction du concept "Fahrradstrasse",

- l'introduction du concept « fietsroutes » / « voies conseillées pour cyclistes ».  
Erwin Debruyne confirme que la Flandre demande également la possibilité d'introduire des « fietsstraten » (rues cyclables).

Bernard Dehaye souligne l'importance de garder une distance latérale suffisante entre voitures et cyclistes. L'article 33.1 peut facilement introduire une distance latérale minimale de 1 m en agglomération et 1,50 m hors agglomération, comme c'est le cas en France.

Michèle Guillaume demande de tenir compte des différents accidents qui se sont produits dans la Région de Bruxelles-Capitale, où des piétons ont été renversés par un tram qui tournait. Lorsque les trams tournent au feu vert alors que les piétons traversent durant cette même phase verte, il y a un conflit entre les règles de priorité.

Erik Caelen renvoie aux gestionnaires de la voirie qui doivent prévenir de telles situations.

Geert Popelier estime qu'il vaut toujours mieux utiliser 100 m comme distance pour estimer la visibilité.

Kris Popelier informe l'assemblée que le code de la route actuel (A.R. 1975) sera encore modifié par le Secrétaire d'Etat avant que le code de la route simplifié n'entre en vigueur.

## **V. ENTREE EN VIGUEUR**

Martin Van Houtte, en sa qualité de président, expose la suite de la procédure :

- Un groupe de travail ad-hoc interne va réunir en un texte cohérent toutes les remarques écrites (qui peuvent encore être envoyées pendant 7 jours à l'IBSR) et toutes les remarques formulées pendant cette réunion.
- Un feed-back sera donné à toutes les personnes qui ont réagi au projet de texte.
- Enfin, le texte adapté sera transmis au Secrétaire d'Etat qui prendra les décisions nécessaires.
- Ensuite, le texte sera soumis pour avis au Conseil d'Etat et aux Régions.

L'assemblée demande de pouvoir consulter le texte de la CFSR, tel qu'il sera transmis au Secrétaire d'Etat.

Le président souligne que tout le monde sera de toute façon tenu au courant.

## **VI. Annexes : remarques**

1. MAG
2. BIVV-IBSR
3. BIVV-IBSR (Cellule Education)
4. GRACQ
5. Ligue des familles
6. FEBETRA
7. SPW
8. VTB-VAB
9. Touring
10. Département MTP Autorité flamande
11. Fietsersbond
12. Voetgangersbeweging

\*\*\*